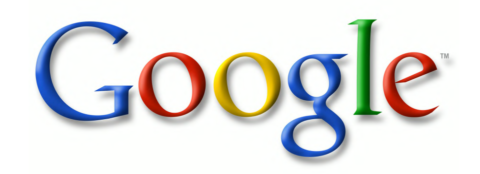


Google

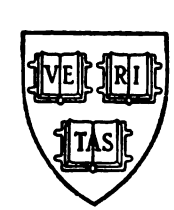
KEENER

Constitucionalidad

Buenos Aires

1896




VE RI
TAS

…UCIONAL…AD

DE LOS

ARTICULOS 187 Y 188

DEL

Código de Comercio Argentino

POR EL PROFESOR

WILLIAM A. KEENER,

ACADEMICO DE LA FACULTAD DE DERECHO DE HOWARD,

Y DECANO DE LA FACULTAD DE DERECHO DE LA UNIVERSIDAD

DE COLUMBIA, EN NUEVA YORK

BUENOS AIRES

ARGOS, IMPRENTA Y ENCUADERNACION, CUYO 657

1896

CONSTITUCIONALIDAD

DE LOS

ARTÍCULOS 187 Y 188

DEL

Código de Comercio Argentino

POR EL PROFESOR

WILLIAM A. KEENER,

ACADÉMICO DE LA FACULTAD DE DERECHO DE HOWARD,

Y DECANO DE LA FACULTAD DE DERECHO DE LA UNIVERSIDAD

DE COLUMBIA, EN NUEVA YORK

BUENOS AIRES

ARGOS, IMPRENTA Y ENCUADERNACION, CUYO 657

—

1896

For Ty
K

La cuestion que estoy llamado á considerar es: « Si el Congreso de la República Argentina puede dictar una ley reglamentando la velocidad con que deben correr los trenes ocupados en el comercio interprovincial, de propiedad de una Compañia que existia antes de ser dictada la ley. »

Mi opinion es que el Congreso puede dictar tal ley.

A la ley que ha sido dictada por el Congreso Argentino, se le ha objetado que imponia á los trenes una marcha ó velocidad imposible. De los datos presentados resulta, empero, que esa objecion no se funda bien en hechos. El informe de los ingenieros en que se ampara la Compañia, expresaba, no que era *imposible,* sinó que era sumamente difícil para la Compañia el hacer correr sus trenes con la velocidad fijada por la ley.

El que sea *difícil* hacer correr un tren con una velocidad dada, no importa, ciertamente, establecer que ello sea un *imposible;* y el hecho aducido por la Compañia, tendería, cuando mucho, á demostrar que la ley del Congreso en el caso presente no seria oportuna; pero que esa ley sea ó no sabia y justa, es una cuestion legislativa y nunca judicial, cuestion por lo tanto á resolverse, no por los tribunales al aplicar las leyes dictadas por el Con-

greso, sino por el Congreso mismo, al suscitarse la discusion de la ley.

Que esa ley no sea oportuna, no implica que ella sea imposible; y la mision del poder judicial se limita simplemente, á declarar que tal ó cual ley es nula por carecer el poder lejislativo de facultades para dictarla.

Esta doctrina está espresamente reconocida en la Constitucion de los Estados Unidos; y en efecto, seria imposible adoptar otra doctrina, si se ha de establecer una distincion cualquiera entre el poder judicial y el legislativo.

En el caso de Munn contra el pueblo de Illinois, 94 U. S. 113 (Libro 24 de la «Lawyers Co-operative Publishing Company» 77) se sostuvo que la inoportunidad de una ley era completamente improcedente, cuando ante un tribunal se debatia la cuestion de su validez. He aqui las palabras textuales (V. pag. 86 Lawyers Co-op.):

« Para nuestro propósito, debemos partir del supuesto « de que si podia existir un estado de cosas que justifi- « case tal ley, ese estado de cosas existia realmente al « dictarse la ley de que venimos ocupandonos. Para « nosotros, la cuestion es de poderes, no de oportunidad « ó conveniencia.

« Si no fuese posible que existiesen las circunstancias « que motivaron la ley, entonces podriamos declararla « nula en razón de extralimitacion del poder legislativo « del Estado; pero si esas circunstancias podian existir, « debemos presumir que existian.

« El Congreso es juez exclusivo de la oportunidad de « la intervencion legislativa dentro del limite de sus fa- « cultades. »

La misma doctrina fué la que prevaleció en el caso de Peik contra la Compañia del Ferro-Carril de Chicago y Noroeste (94 U. S, 164, Libro 24 Lawyers Co-op. Pub.

Cº 97), diciendo entónces la Corte (V. pág. 99 Lawyers Co-op. Edition):

« En cuanto al argumento de que le corresponde al
« poder judicial y no al legislativo el decidir qué es lo
« que se entiende por una ley razonable, él no es nuevo
« ha sido ampliamente estudiado en el caso de Munn
« contra el pueblo de Illinois. Cuando un bien ha sido
« revestido con el carácter de un interés público, el Con-
« greso puede fijar para su uso los limites queen de-
« recho sean razonables.

« Ese límite obliga tanto á los Tribunales como al
« pueblo. Si no ha sido debidamente fijado, es al Con-
« greso, y no á los Tribunales, á quien se debe re-
« currir para la reforma.»

Se ha suscitado la cuestion de si el Congreso tiene facultad para reglamentar la velocidad con que deben correr los trenes. Si el Congreso de los Estados Unidos, procediendo con arreglo á una Constitucion que solo confiere poderes delegados, puede dictar leyes en aquel sentido, parece evidente que el Congreso de la Repúblca Argentina, que posee poderes exclusivos para dictar un Código de Comercio y reglamentar el comercio interprovincial, tiene, con mayor razon, facultad para legislar sobre la materia.

Tengo entendido que en la Constitucion de la República Argentina hay una clausula que confiere á su Congreso facultad para «reglamentar el comercio por mar y tierra con las naciones extranjeras y entre sus mismas Provincias».

¿Qué debemos entender por «comercio» dentro del alcance de esta clausula?

La Constitucion de los Estados Unidos faculta al Congreso para «reglamentar el comercio con las naciones extranjeras, entre los diferentes Estados y con las

tribus indias». Evidentemente, el alcance que debe atribuirse á la palabra *comercio*, es el mismo en la clausula respectiva de ambas constituciones.

En la actualidad, la acepcion de la palabra «comercio» en la Constitucion de los Estados Unidos es suficientemente lata para comprender no solamente el trueque de mercaderias, sinó tambien todo intercambio entre Estados y los elementos propios para efectuar ese intercambio, ya se trate del trasporte de mercaderias, ya del de pasajeros.

Esta doctrina no ha sido nunca objetada con éxito en los Estados Unidos desde el fallo de su Suprema Corte dictado en el caso de Gibbons contra Ogden, 9 Wheaton, 1, Libro VI (Lawyers Co-op. Edition 68).

En aquel caso, el Presidente de la Corte, Marshall, define como sigue la palabra «comercio» consignada en la clausula constitucional que autoriza al Congreso para reglamentar el comercio entre estados (V. pag. 68 Lawyers Co-op. Edition):

« La materia á reglamentarse es el comercio; sien-
« do la índole de nuestra Constitucion enumerar y no
« definir, como muy bien se ha dicho en este debate,
« para averiguar el alcance de facultades, es necesa-
« rio establecer primero la significacion de la palabra.
« El letrado del apelante pretende limitarla á tráfico,
« compra-venta, ó intercambio de mercaderias, sin
« admitir que comprenda tambien la navegacion. Esto
« importaria limitar á uno de sus conceptos, un tér-
« mino general que se aplica á muchas cosas.

« No cabe duda de que comercio sea tráfico; pero
« comercio es algo más: es intercambio. Significa el
« giro ó movimiento comercial entre naciones y par-
« tes de naciones, en todos sus ramos, y se reglamenta
« mediante disposiciones que se dictan para efectuar

« aquel movimiento. Dificilmente podria la mente con-
« cebir un sistema para reglamentar el comercio, si
« debiese excluir toda ley relativa á la navegacion,
« callar todo lo concerniente á la admision de buques
« de una nacion en los puertos de otra, y limitarse á
« establecer reglas de conducta para las personas ocu-
« padas en los actos de compra, venta ó trueque.

« Si el comercio no comprende la navegacion, el
« gobierno de la Union carece de facultades directas
« en la materia, y no puede dictar leyes que fijen las
« condiciones que deben reunir los buques americanos,
« ni disponer que estos sean tripulados por marinos
« americanos. Sin embargo, esta facultad ha sido ejer-
« cida desde los comienzos del gobierno, con el con-
« sentimiento de todos, y todos la han entendido como
« una reglamentacion comercial».

Que la facultad de reglamentar el comercio implica necesariamente la reglamentacion de los medios instrumentales que conducen á los actos de comercio, es cosa que está plenamente sentada en la jurisprudencia de los Estados Unidos. En el caso de Cooley contra Philadelphia, 12 How. 315 (Lawyers Co-op. Edition 996-1003) la ley ha sido interpretada como sigue por el juez Curtis, exponiendo la opinion de la Corte:

« Que la facultad de reglamentar el comercio com-
« prende la reglamentación de la navegación, es cosa
« que consideramos resuelta. Cuando se tiene en cuenta
« la naturaleza de los servicios prestados por los pilotos de
« puertos, y la relación que existe entre esos servicios y
« su compensación, por una parte, y la navegación en-
« tre los diferentes Estados y entre los puertos de la
« Unión y los paises estranjeros, por otra parte,—se lle-
« ga á la conclusión de que la reglamentación de los re-
« quisitos que deben reunir los pilotos, de la mane-

« ra y ocasiones en que pueden ó deben ofrecer y pres-
« tar sus servicios, de las responsabilidades en que in-
« curren, de las atribuciones que ejercen, de la remune-
« ración á que tienen derecho, y de las penas á que que-
« dan sujetos en el ejercicio de sus derechos y deberes,
« constituye una reglamentación de la navegación, y
« por consiguiente, del comercio, dentro del verdadero
« alcance de esta clausula de la Constitución.

«La facultad de reglamentar la navegación es el dere-
« cho de dictar reglas á las que la navegación debe suje-
« tarse.

«Es extensiva tanto á las personas que la dirijen
« como á los elementos empleados. Partiendo de ese
« principio, el primer Congreso reunido con arreglo á la
« Constitución, sancionó leyes que requerían que los ca-
« pitanes de buques y embarcaciones de los Estados Uni-
« dos fuesen ciudadanos, y dictó numerosas disposiciones
« reglamentando las funciones de los capitanes, oficiales
« y marineros, disposiciones que han sido varias veces
« ampliadas y modificadas (1 Statutes at Large, 55-131),
« y no nos consta que su validez haya sido jamás puesta
« en tela de juicio».

Que la facultad de reglamentar el comercio implica necesariamente el derecho de controlar ó reglamentar los medios que utiliza para su desenvolvimiento, es un principio plenamente reconocido en el caso de Welton contra Missouri 91 U. S. 275 (Libro 23 Lawyers Co-op. Edition 347.)

En la página 349 de la Lawyers Co-op. Edition, el Juez Field, expresando la opinión de la Corte, explica como sigue el alcance que debe darse á la palabra tal como la emplea la Constitución:—

« *Comercio*, es un término del más lato alcance. Im-
« plica intercambio para fines comerciales en todas

« sus formas, incluso el transporte, la compra y venta
« y el trueque de mercaderías entre ciudadanos de
« nuestro país y ciudadanos. ó súbditos de otras nacio-
« nes, y entre los ciudadanos de los diferentes Esta-
« dos. La facultad de su reglamentación comprende
« todos los elementos de que se sirve.»

En el caso de la Gloucester Ferry C° contra Pennsylvania, 114 U. S. 196 (Libro 29, Lawyers Co-op Edition, pág. 158 á 162) la palabra «comercio» como la emplea la Constitución es definida como sigue:

«El comercio entre los Estados consiste en intercam-
« bio y tráfico entre sus ciudadanos, y comprende el
« transporte de personas y de valores, así como la na-
« vegación de aguas públicas para ese fin, y la compra,
« venta y permuta de mercaderias. La facultad pri-
« vativa del Congreso, de reglamentar tanto ese comer-
« cio como el comercio con naciones extranjeras, es el
« derecho de dictar las reglas por las cuales debe re-
« girse, esto es, á las cuales debe someterse; de deter-
« minar cuándo deba ser libre, y cuando sujeto á dere-
« chos ú otras contribuciones. Esa facultad abarca
« también todos los medios por los cuales el comercio
« puede ser ejercido y aquellos que sirven para auxi-
« liarlo y fomentarlo. Las materias sobre las que aque-
« lla facultad puede ser ejercida son, pues, de la más
« extensa variedad».

Con arreglo á la cláusula de la Constitución que trata del comercio entre Estados, el Congreso tiene la facultad de dictar leyes reglamentando los detalles de la navegación. (Casos de Pasageros, 7 How. 283, Libro 12 Lawyers Co-op Edition 702. —Daniel Ball, 10 Wallace 557 á 564. Libro 19 Lawyers Co-op. Edition, 999 á 1001.—Idoneidad de los maquinistas de locomotoras: Smith contra Alabama, 124 U. S., 465, 479, Li-

bro 31 Lawyers Co-op Edition 508, 512.—Ferrocarril de Nashville etc. contrà Alabama, 128 U. S. 96 á 99, Libro 32, Lawyers Co-op. Edition, 352, 354.—El transporte de cargas: Ferrocarril de Bowman y Chicago, 125 U. S. 465 á 484, Libro 31, Lawyers Co-op. Edition 700, 706.—Asunto Debs, 158 U. S., 564, Libro 39, Lawyers Co-Op. Edition 1092.—El tiempo y el modo de la entrega: Ferrocarril de Wabash contra Illinois, 118 U. S. 557, 572, Libro 28 Lawyers Co-op, Edition 244, 249,)

Difícil, por no decir imposible, sería, en efecto, concebir que pueda existir punto alguno en asuntos de la reglamentación del transporte de cargas ó de pasageros que pueda ser tachado de inconstitucional. Al estudiar la Ley de Comercio entre Estados, la Suprema Corte fijó el alcance de la facultad conferida por la clausula de laConstitución referente á ese comercio expresándose como sigue en el caso de la Comisión del Comercio entre Estados contra Brimson, 154 U. S. 447 a 472 (Libro 38 Lawyers Co-op Edition, 1047 á 1055):—

« El principio general aplicable á este caso, ha sido « sentado hace mucho por esta Corte, y tantas veces ha « sido confirmado y aplicado ya, que todo argumento « en su apoyo se torna innecesario, aún cuando fuese « posible aducir razones no expresadas anteriormente « en los casos juzgados. En el célebre caso de Mc. Cu- « lloc contra Maryland, 4 Wheaton, 316, 421, 423, se « dijo que: «La correcta interpretación de la Contitución « debe dejarle al Congreso Nacional, en lo relativo á los « medios por los cuales deben ejercitarse y cumplirse « los poderes que ella confiere, la necesaria discreción « para poner á aquel cuerpo en condiciones de poder « desempeñar los altos deberes que le están encomen- « dados, de la manera más benéfica para el pueblo.

« Siempre que el fin sea legítimo y que no esté reñido
« con los propósitos de la Constitución, todos los medios
« adecuados que se adapten manifiestamente á aquél fin,
« y que no estén en oposición sinó en armonía con la
« letra y el espíritu de la Constitución, son contituciona-
« les; Y más adelante: «No siendo la ley prohibida, y
« siendo su objeto promover el cumplimiento de encar-
« gos confiados al Gobierno, el entrar á inquirir acerca
« de su necesidad sería ultrapasar la línea que deslinda
« los dominios judiciales é invadir el terreno legislativo.
« Esta Corte rechaza toda pretensión á semejante dere-
« cho.»

En verdad, como se dijo en el caso de Hall contra Decuir, 95 U. S. 485, 487 (Libro 24 Lawyers Co-Op. Edition 547):

« No puede haber duda alguna de que al Congreso se
« le han conferido poderes exclusivos en materia de
« reglamentación del comercio entre los varios Estados.
« La dificultad no se ha presentado nunca en el des-
« conocimiento de esos poderes, sinó en lo que se ha
« considerado como una invasión de los mismos; pues,
« como con frecuencia se ha dicho, la legislación puede
« afectar de numerosísimas maneras al comercio y á las
« personas ocupadas en él, sin importar por ello una
« reglamentación del mismo dentro del significado de
« la Constitución.» (Sherlock contra Allen, 93 U. S., 103.—Impuestos sobre las entradas brutas de los ferrocarriles, 15 Wall, 284.)

No puede, pues, existir duda acerca de la constitucionalidad de la ley últimamente sancionada por el Congreso de los Estados Unidos (Tomo 27, U. S. Statutes at Large, pág. 531, cap. 196) disponiendo el uso obligatorio de frenos en las ruedas motoras y de enganches automáticos.

Asi, pues ¿No sería una incongruencia el sostener que el Congreso pueda reglamentar todo lo concerniente al recorrido de las vias, excepto la velocidad de los trenes? ¿Puede acaso un Tribunal decir en cualquier circunstancia imaginable, que la ley que fija una velocidad dada para la marcha de trenes, no ha sido dictada en el interés del comercio?

Si no es concebible que un Tribunal pueda decir semejante cosa, la ley debe considerarse como autorizada por la clausula de la Constitución relativa al comercio entre Estados, á menos de invadir el Tribunal las facultades del Congreso. Es al poder lejislativo y no al poder judicial á quien le incumbe el juzgar de la necesidad ó de la conveniencia de dictar una ley cualquiera. (Véase la página primera de este dictámen).

Se ha alegado con respecto á la ley argentina de que se trata, que ella implica una reglamentación policial y constituye, por lo tanto, el ejercicio de una facultad privativa, no del Congreso Nacional, sinó de las Provincias ó de las Municipalidades.

Si es sana la doctrina sentada por la Suprema Corte de los Estados Unidos en las decisiones á que antes me he referido, no es posible hablar de la mencionada ley como de una facultad policial usurpada por el Congreso. El error proviene, probablemente, de no haberse tenido presente el hecho de que ciertas leyes pueden considerarse bajo dos puntos de vista: puede una ley ser dictada por una Provincia ó una Municipalidad en virtud de facultades policiales de su incumbencia, y puede esa misma ley ser dictada también por el Congreso General en virtud de las facultades que le confiere la clausula constitucional relativa al comercio.

En los Estados Unidos es perfectamente posible que un Estado dicte legitimamente ciertas leyes en razón de

sus prerogativas policiales, mientras que esas mismas leyes, si hubiesen sido dictadas por el Congreso, serían también perfectamente válidas como ejercicio de la facultad conferida por la clausula de la Constitución que trata del comercio entre Estados. En tal caso, con todo, cuando los Estados Unidos han legislado sobre la materia, siendo supremas las leyes de los Estados Unidos, si hay conflicto entre la ley nacional y la del Estado, esta última debe ceder á la de los Estados Unidos.

Se concibe fácilmente que un Estado en el ejercicio de sus atribuciones policiales, pueda imponer á las empresas de ferrocarriles, en bien de la seguridad de sus ciudadanos, la obligación de usar cierta clase de frenos y enganches. Ello no obstante, el Congreso ha entendido que la clausula de la Constitución relativa al comercio entre Estados lo faculta para exigir el empleo de determinados frenos y enganches en los trenes ocupados en el comercio entre Estados. Decir que esa legislación del Congreso es constitucional no importa decir que fuesen nulas las leyes que sobre la materia dictásen los Estados, en la ausencia de la acción del Congreso.

Esa dualidad de facultades para legislar, no impide que el poder supremo resida siempre en el Congreso, como lo ha reconocido plenamente la Suprema Corte de Justicia en varias de sus decisiones. En el caso de Sinnot contra Davenport, 22 Howard, 227-242 (Libro 16 Laywers Co-Op. Edition 243-247) el Juez Nelson, interpretando la opinión de la Corte, se expresó así:

« Se ha pretendido sostener, sin embargo, que esta « ley del Estado no es más que el ejercicio de atribu« ciones policiales que no han sido delegadas en el go« bierno general, sino reservadas á los Estados; y que, « por lo tanto, aún en el caso de que esa ley resultase « estar en conflicto con la ley nacional, debería, aùn

« así, considerársela válida y aceptarse como emanada « de autoridad competente en la materia ».

« Esa situacion no es nueva; se ha presentado repe- » tidas veces á la decision de esta Corte, y en todos los » casos ha sido resuelta de la misma manera. En Nueva » York, en el caso de Gibbons contra Ogden, el argu- » mento aludido fué empleado con tenacidad, y á su res- » pecto la Corte se expidió como sigue: « Se pretende » que cuando una ley dictada por un Estado en virtud » de su soberanía reconocida resulta estar en conflicto » con una ley del Congreso emanada de facultades cons- » titucionales, ambas leyes afectan la materia y se afec- » tan recíprocamente como dos fuerzas opuestas. A eso » observa la Corte, que los autores de la Constitucion, en » prevision de ese estado de cosas, lo dejáron de ante- » mano resuelto al declarar y establecer la supremacia, » no solamente de la misma Constitucion, sino de las le- » yes que de ella emanasen. La nulidad de una ley cual- » quiera contraria á la Constitucion se produce por la » declaracion de que la Constitucion es la ley suprema.

» La aplicacion correcta de la disposicion de la clausula » que confiere supremacia á leyes y tratados, consiste en » anular las leyes de los Estados que, aún cuando hayan » sido dictadas dentro de la esfera de sus atribuciones y » en ejercicio de facultades reconocidas como privativas » de los Estados, estorben ó contraríen las leyes del » Congreso dictadas con arreglo á la Constitucion, ó » un tratado celebrado bajo la autoridad de los Estados » Unidos. En todos esos casos la ley del Congreso ó el » tratado son supremos, y á ellos debe ceder la ley » del Estado, aún cuando haya sido dictada en el ejerci- » cio de atribuciones no controvertidas.»

Esta misma doctrina ha sido aplicada en el caso de Brown contra el Estado de Maryland, 12 Wheaton,

pág, 449, y en numerosos otros casos: 5 Howard pág. 573, 574, 579, 581; 2 Pet. 251, 252; 4 Wheaton 405, 406, 436.

Concordamos en que, para que proceda la aplicación de este principio de la supremacia de las leyes del Congreso en los casos en que la ley del Estado emana del ejercicio de una facultad privativa, es necesario que la repugnancia sea directa y positiva, de manera que las dos leyes no puedan conciliarse y coexistir; é igualmente necesario que la ley del Congreso haya sido dictada en virtud de poderes expresos conferidos por la Constitución, como en el caso presente.

La marina mercante del pais en su totalidad ha sido sometida por la Constitución á la reglamentación del Congreso; de suerte que todas las leyes sancionadas por aquel cuerpo para reglamentar la navegación y el comercio constituyen el ejercicio de una facultad indisputable. Asi, pués, cuando una ley de la legislatura de un Estado, prescribe para una materia una reglamentación que repugna á la reglamentación hecha por el Congreso, la ley del Estado debe ceder, y esto sin consideración á la fuente de poderes de que haya emanado la sancion legislativa del Estado.

En el caso de la Gloucester Ferry Company contra Pennsylvania, 114 U. S. 196 (Libro 29 Lawyers Co-op. Edition 158-166), la Corte dice:

« Algunas veces, como lo observa Mr. Cooley, la « línea que separa lo que constituye una intromision « en el comercio de lo que es una reglamentacion « policial legítima, es sumamente ténue y de difícil « distincion. Y agrega la misma autoridad: « No se pone « en duda que el Congreso tenga la facultad de ir « más allá de las disposiciones generales que acos- « tumbra dictar para reglamentar el comercio, y que

« pueda descender, si lo estima conveniente, á los
« detalles más minuciosos; sea cual fuere la extension
« que abarquen esos reglamentos de detalle, ellos
« eliminan el ejercicio de las atribuciones privativas
« del Estado».

Lo claro del caso debe eximirme de emplear argumentos para demostrar que es manifiestamente de interés para el comercio el que los transportes de cargas se efectuen con cierta celeridad á fin de asegurar su pronta entrega; y la circunstancia de que una provincia considerase conveniente reglamentar la velocidad de los trenes en el interés de una buena reglamentacion policial, no sería razon para negarle al gobierno nacional el ejercicio de una facultad cuyo uso considerase necesario en el interés del comercio de la nacion.

Es difícil creer que la ley de que me vengo ocupando haya sido tachada seriamente de inconstitucional en razon de garantizar la Constitucion á cada habitante el derecho de trabajar y de ejercer todas las industrias lícitas. Por demás despótica seria, en verdad, la forma de gobierno que privase al ciudadano del derecho de dedicarse á trabajos ó á industrias lícitas; inerte seria, realmente, el gobierno que no pudiese, en salvaguarda del interés público, reglamentar la manera de dirijir una empresa de carácter público ó semi-público. Esa facultad de reglamentacion debe necesariamente existir, y siempre se la ha tenido por existente alli donde un gobierno no ha sido privado explícitamente de ese derecho. Munn contra Illinois, 94 U. S. 113 (Libro 24 Lawyers Co-op. Editión 77). Budd contra New-York, 143 U. S, 517 (Libro 36 Lawyers Co-Op. Editión 247).

Lo absurdo de semejante objeción saltaría á la vista

or una persona de exis-
r en este caso una cor-
10 la hace, ciertamente,
rimordial de constituirse
ción es dar el carácter y
alidad á una agrupación
ividuos. Los privilegios
ectividad de cargas co-
emanan necesariamente
ta no los consigna ex-
no existen.» Marshall,
contra Billings, 4 Peters
Op. Edition pág. 939, 956.)
, que la clausula de la
ompañía demandada fun-
a por sí misma, de des-
más mínima duda; por
minos, del derecho invo-
nformidad con las leyes

nal la facultad, no solo
glamentar las operaciones
ca la compañía del ferro-
carril, no puede prosperar el argumento de que la compañía ha sido despojada de un derecho por la ley comercial de que se trata. (Casos de Munn contra Illinois, y Budd contra New-York, citados más arriba.

Aún en el caso de que por su carta orgánica la Compañía tuviese el derecho de obrar sin sujeción al control legislativo, el cuerpo que hubiese aprobado ó concedido la carta orgánica, podría, en la ausencia de una estipulación que excluyese aquel control, revocar ó modificar aquella carta. Dartmouth College contra Woodward 518, 643 (Libro 4 de Lawyers Co-op. Edition, 629, 660.)

La sección 10º del articulo Iº de la Constitución de los Estados Unidos que prohibe la sanción de leyes *ex post facto,* se refiere ùnicamente á leyes penales y criminales; la garantía contra el hecho de que las leyes de Estado puedan destruir derechos adquiridos, habría que buscarla en la Constitución del Estado, salvo que la ley importase perjudicar la obligación de un contrato. Satterlee contra Mathewson, 2 Peters 380 (Libro 7 Lawyers Co-op. Edition 458). Watson contra Mercer, 8 Peters 88 (Libro 8 Lawyers Co-op Edition 876).

En la actualidad les está vedado á los Estados, por la reforma XIV de la Constitucion de los Estados Unidos, el privar de una propiedad á su dueño, sin el debido procedimiento judicial. En el caso de que se trata, sin embargo, no podría sostenerse con éxito en ninguna parte de los Estados Unidos que la compañía demandada ha sido despojada de derechos por una legislación de efectos retroactivos, desde que el carácter público de los servicios que presta, lleva implicita por parte del Estado la facultad de su reglamentación, en cuanto á la manera de prestar esos servicios y á la que siempre han estado sometidas las personas dedicadas á esa ocupación. (Víde Munn contra Illinois, y Budd contra New-York, antes citados).

No alcanzo á ver cómo pueda el Congreso de la República Argentina haber sido privado de esa facullad de reglamentación por el hecho de acordarle el artículo 16 de su Constitución el derecho de promover la construcción de ferrocarriles mediante las leyes protectoras que estime necesario dictar. Parecería que las dos prerogativas son perfectamente armónicas y que ambas pueden ser ejercidas en el interés del público, según la manera como el Congreso considere ese interés.

Que el Congreso deba perder el derecho de reglamentación porque tiene el de fomentar la construcción y explotación de ferrocarriles, me parece un absurdo.

WILLIAM A. KEENER.

Estudio del Décano, Facultad de Derecho, Universidad de Columbia, en la ciudad de Nueva York. E. U. A.

17 de Marzo de 1896.

